

FICHE 5 - PROJET MAQUETTE MEMORANDUM

Nom du projet : Un réseau de transports publics transfrontaliers performant	
Partenaires belges	Etat fédéral MPact (ex Taxi-stop) SNCB/NMBS
Partenaires flamands	Région flamande (et les vervoerregio's concernés) Province de Flandre occidentale <i>WVI</i> <i>Leiedal</i> Région flamande DE LIJN
Partenaires wallons	Région Wallonne <i>IDETA</i> <i>IEG</i> TEC
Partenaires français	Préfecture du Nord Région Hauts de France Hauts de France Mobilités <i>Département du Nord</i> MEL+communes frontalières Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) Valenciennes Métropole ILEVIA SNCF/TER CEREMA I-Viatic IAUL (univ Lille)
Lien avec les programmes européens	OP 3 : une europe plus connectée OS 3.2 : Mettre en place une mobilité durable, intelligente, intermodale et résiliente face au changement climatique aux niveaux national, régional et local, notamment en améliorant l'accès au RTE-T et la mobilité transfrontalière

Objectif : Un réseau performant de transports publics transfrontaliers.

Un Bassin de vie nécessite des possibilités de déplacements vertueux : échanges facilités, simples, pour l'emploi, la formation, l'économie (le fret ayant une incidence sur la circulation des voyageurs (et inversement), les loisirs. Et l'idée concomittante est d'améliorer la santé, face au problème croissant de pollution atmosphérique à laquelle contribue les véhicules individuels et les poids lourds, et en incitant davantage aux mobilités actives (marche, vélo, ...). Un réseau de transports publics performants conjugué à des pistes cyclables continues et sécurisées permettrait d'aboutir à cet objectif.

Pourquoi

Même si les densités de population sont différentes de part et d'autre de la frontière, le continuum urbain est existant le long de la frontière, les flux de travailleurs et d'étudiants/scolaires existent, les flux de visiteurs (tourisme de proximité, loisirs, consommateurs) sont aussi réels. Seulement 4 liaisons transfrontalières en train et deux en bus (DKbus -à renforcer-et MWR) + quelques liaisons Flixbus (privé).

Actuellement :

1. **Manque de possibilités pour traverser la frontière par des moyens de transports alternatifs à la voiture solo (en collectif ou non).**
2. **Manque de connexion des réseaux** existants de part et d'autre de la frontière.
3. **Communication manquante** à grande échelle pour encourager et faciliter l'utilisation de moyens alternatifs à la voiture solo (manque de visibilité des réseaux, de leur utilisation).
4. Des **opérateurs de mobilité et des institutions peu enclins** actuellement à agir sur les zones frontières, considérées souvent comme un no man's land (manque encore prégnant de conscience de la vitalité des zones frontières).
5. **Manque de logique de développement d'un véritable réseau de déplacements transfrontaliers** (infrastructures, signalétique, logiques tarifaires, communication).
6. Potentiel de développement de l'usage du train (**seuls 5% des trajets transfrontaliers** sont faits en **transports publics** dans l'Eurométropole)
7. Les **réseaux sont différents** (en termes de densité et d'infrastructures, de billettique, de tarifications, de contrôles, de matériels) :
 - MEL : un **réseau de transports publics** dense pour la zone urbaine (métro, tram, train, bus, vélos libre-service, voitures en autopartage) et peu de liaisons cyclables. Pas de réseau points nœuds
 - Dans le reste du Nord : **Réseau de Bus et trains - Tram à Valenciennes** + systèmes de vélo en libre-service. 1^{er} **réseau points nœuds-vélo** en France dans la Flandre intérieure, frontalière.
 - La Flandre et la Wallonie disposent de **réseaux de transports publics (bus et trains)**, et de réseaux vélos points nœuds (+vélos en libre-service dans certaines villes en lien avec les gares essentiellement).
 - Seulement **deux cartes de transports publics** entre Nord (PassPass) et Belgique (MOBIB).

Action 1 : **Organiser une tarification et une billettique intégrées** :

Une tarification « intégrée » pour une véritable **intégration** de la zone transfrontalière dans les bassins de vie/d'emploi. Un billet unique, au même tarif pour tous les trajets transfrontaliers. Ceci impliquerait notamment le dialogue technique (**interopérabilité**) entre les cartes PassPass (Nord) et Mobib (Belge)

« Intégration tarifaire » = ex permettre de faire un Kortrijk-Lille ou Lille-Kortrijk en train avec l'équivalent d'un billet de tram ou métro Ilevia (MEL) = 1,70€ en plein tarif. Ou un autre système de tarif permettant une facilité de compréhension, d'accès, d'achat et d'utilisation – et aussi facilités de contrôle pour les parties de chaque côté de la frontière.

Vers un **pass mobilité démocratique transfrontalier**.

Action 2 : **Identifier et qualifier les missing links**

- Concevoir et mettre en œuvre **les réseaux permettant les coutures transfrontalières souples et une cohérence des possibilités de déplacements** :

- **Réseau cohérent de mini-bus/Taxi-bus**
- **Prolonger les lignes existantes** (passage de la frontière) pour les connexions systématiques des réseaux.
- **Relier les différents hubs de mobilité/mobipôles/pôle de mobilité** sur l'ensemble de la zone frontalière.
- **Réhabiliter des liaisons ayant existé**

Concernant les liaisons ferroviaires (Train) :

- >tarifications/améliorations de la fiabilité des lignes transfrontalières + cadencement
(Amélioration nécessaire des dessertes actuelles pour favoriser une réelle concurrence à la voiture : fiabilité, information, langues, régularité, ponctualité, rapidité.)
- > matériels (valideurs par ex)
- > interopérabilité des cartes Mobib-PassPass
- > communication

Concernant les liaisons routières (Tram, Bus, BHNS)

- > identification des trajets et matériels roulants : Bus/ navettes électriques/ taxi-stop, ... autres modes innovants adaptés au local
- > matériels
- > interopérabilité des cartes Mobib-PassPass
- > communication

- Développer un **transport structurant type « RER transfrontalier »** structurant passant par Lille desservant Mouscron, Tournai et Kortrijk/Kortrijk-Wevelgem (voire Roeselare) – fréquence élevée /fiable/ cadencée
 - > **Solliciter les autorités** la MEL et les Régions Hauts de France/Wallonie / Flandre sur la question « **RER transfrontalier** » : obtenir une vision claire des projets.
 - > **Étudier la possibilité d’une liaison forte et structurante entre Dunkerque et De Panne**
- **Jouer l’intermodalité** : connecter les modes de transports publics entre eux et avec les **liaisons cyclables trans-frontières**; les connecter entre elles et prévoir cette facilité de liaison avec les hubs de mobilité.
Considérer les grands axes vélo comme des liaisons structurantes au même titre que des infrastructures lourdes, pour les aménagements nécessaires (emprises de terrain, signalétiques, constructions, ...)
>>> cf fiche dédiée au vélo

Action 3 : Expérimenter de nouvelles liaisons identifiées

Mettre en œuvre les projets de missing links de transports publics.

Trouver des solutions micro-économiques, micro-locales

Action 4 : Communiquer intensément et faire communiquer pour et avec les citoyens et les acteurs ad hoc sur

- **les possibilités de se déplacer,**
- **les outils d’aide pour les déplacements transfrontaliers.**

Communication concertée et diffusée par tous les opérateurs et les Autorités organisatrices des mobilités sur les liaisons existantes, et les moyens alternatifs à la voiture solo – notamment pour les lignes expérimentales ou nouvelles comme leper-Armentières gare / Poperinge-Hazebrouck (budget à prévoir -pas prévu par la Région flamande).

- > Faire un point détaillé sur les capacités des plateformes actuelles des opérateurs, de PassPass, Mobib et leurs projets de MaaS

Favoriser le choix d’UNE plateforme existante qui développera de manière approfondie la qualité de l’information relative aux transports, aux itinéraires, à la billettique, ...

Impulser l’idée de converger vers une **plateforme + appli** (calcul d’itinéraires transfrontaliers, informations, achats, services, infos en temps réels) qui pourrait **servir de modèle à l’échelle européenne (idée d’UN outil performant pour toute l’Europe).**

- > Impulser un **comité des Usagers eurométropolitain** des transports publics.

NB :

- le développement des liaisons cyclables est traité dans une fiche spécifique dédiée au vélo et une fiche tourisme en lien avec le Carré Bleu de l'Eurométropole

- l'observation et le comptage des flux transfrontaliers de VL et de PL est intégré dans la fiche « Observatoire-DATA »

Point de contact du GECT (peut changer en fonction de l'état d'avancement de la mise en œuvre)

EGTS Eurometropool	Séverine Flahault / Loïc Delhuvette
EGTS Dunkerque	
EGTS Plaines Scarpe-Escaut	

Coût total estimé du projet *	9 millions d'€
Structure du projet	Un chef de projet pour chaque action (= 4)
	Coût des expérimentations
	Coût des infrastructures lourdes (aménagement spécifiques, passerelles, ...)
	Achats de matériels (investissements : valideurs, logiciels, signalétiques, prestataires web, ...)
	Personnel et frais de communication
	Des frais de personnel, techniciens des organisations impliquées
	Coordination
	Traductions/interprétariat

PROJET